LTWP-4-170 4. Vernetzte Verkehrsangebote – Nachhaltige Mobilität

Antragsteller*in: LAG Verkehr
Beschlussdatum: 29.10.2020

Text

Von Zeile 169 bis 180:
Die Reaktivierungen für Personennah- und Güterverkehr werden wir mit gewohnter Hartnäckigkeit weiterverfolgen. Hierzu muss der Bund die Rahmenbedingungen für die notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen so anpassen, dass Klimaaspekte deutlich stärker berücksichtigt werden. Ebenso wollen wir stillgelegte Bahnhöfe reaktivieren oder völlig neue Haltepunkte ~~schaffen~~dort schaffen, wo sich neue Siedlungsschwerpunkte ergeben haben. ~~Insbesondere~~Wir unterstützen die Stadt Mainz bei der Realisierung des neuen Umsteigebahnhofs am Schottwerk, um die S-Bahn- und Regionalbahnlinien zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz besser miteinander zu verknüpfen und die Reisezeiten deutlich zu reduzieren. Die Aartalbahn ~~–~~hat in Kooperation mit Hessen ~~– hat~~ für uns hohe Priorität. Auch im Hunsrück ~~und~~, in der Eifel und im nordpfälzischen Glantal wollen wir den Zug wieder aufs Gleis setzen~~.~~: Wir werden die Planungen auf eine effektive regionale Erschließung umlenken und so die Projekte realisieren können.
Der Zug ist das klimafreundlichste und komfortabelste Fortbewegungsmittel und erhöht zudem die Attraktivität des Lebens auf dem Land. Vom Bund werden wir weiterhin vehement ~~fordern,~~die Verantwortung für die Fernverkehrsanbindung aller Regionen einfordern, so dass im Rahmen des Deutschland-Taktes die Region Trier ~~noch vor 2029 wieder~~ eine verbesserte Anbindung an den Fernverkehr ~~angebunden wird~~erhält. Ebenso müssen die Bahnhöfe Bingen~~, Worms~~ und ~~Frankenthal wieder regelmäßig vom Fernverkehr~~Worms stärker mit Fernverkehrszügen bedient werden~~, um in Zukunft den Deutschlandtakt realisieren zu können~~.

Begründung

- red. Anm.: Die Absätze Zeile 160 bis 179 (2 Absätze) werden gemeinsam durch den neuen Text ersetzt (ist im System nicht darstellbar, daher in 2 Anträgen aufgeteilt):

Die Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) im Nahverkehr sind dort, wo vorhanden, ein wichtiger Faktor für die Erschließung des ländlichen Raums und zur Stärkung des Tourismus, um den ländlichen Raum zu erschließen. Fördertopf zur Sanierung und Reaktivierung von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen werden unter anderem die Zellertalbahn und Wieslauterbahn saniert. Nach dem Vorbild von Mainz, wo nun die erfolgreiche Mainzelbahn die Stadt vom Autoverkehr entlastet, wollen wir kommunale und regionale Schienenprojekte zum ÖPNV-Ausbau massiv unterstützen.
Die Reaktivierungen für Personennah- und Güterverkehr werden wir mit gewohnter Hartnäckigkeit weiterverfolgen. Hierzu muss der Bund die Rahmenbedingungen für die notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen so anpassen, dass Klimaaspekte deutlich stärker berücksichtigt werden. Ebenso wollen wir stillgelegte Bahnhöfe reaktivieren oder völlig neue Haltepunkte dort schaffen, wo sich neue Siedlungsschwerpunkte ergeben haben. Wir unterstützen die Stadt Mainz bei der Realisierung des neuen Umsteigebahnhofs am Schottwerk, um die S-Bahn- und Regionalbahnlinien zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz besser miteinander zu verknüpfen und die Reisezeiten deutlich zu reduzieren. Die Aartalbahn hat in Kooperation mit Hessen für uns hohe Priorität. Auch im Hunsrück, in der Eifel und im nordpfälzischen Glantal wollen wir den Zug wieder aufs Gleis setzen: Wir werden die Planungen auf eine effektive regionale Erschließung umlenken und so die Projekte realisieren können.
Der Zug ist das klimafreundlichste und komfortabelste Fortbewegungsmittel und erhöht zudem die

Attraktivität des Lebens auf dem Land. Vom Bund werden wir weiterhin vehement die Verantwortung für die Fernverkehrsanbindung aller Regionen einfordern, so dass im Rahmen des Deutschland-Taktes die Region Trier eine verbesserte Anbindung an den Fernverkehr erhält. Ebenso müssen die Bahnhöfe Bingen und Worms stärker mit Fernverkehrszügen bedient werden.